

100 Jahre



Verein der
Yachtmannschaften
zu Eckernförde
1906 - 2006

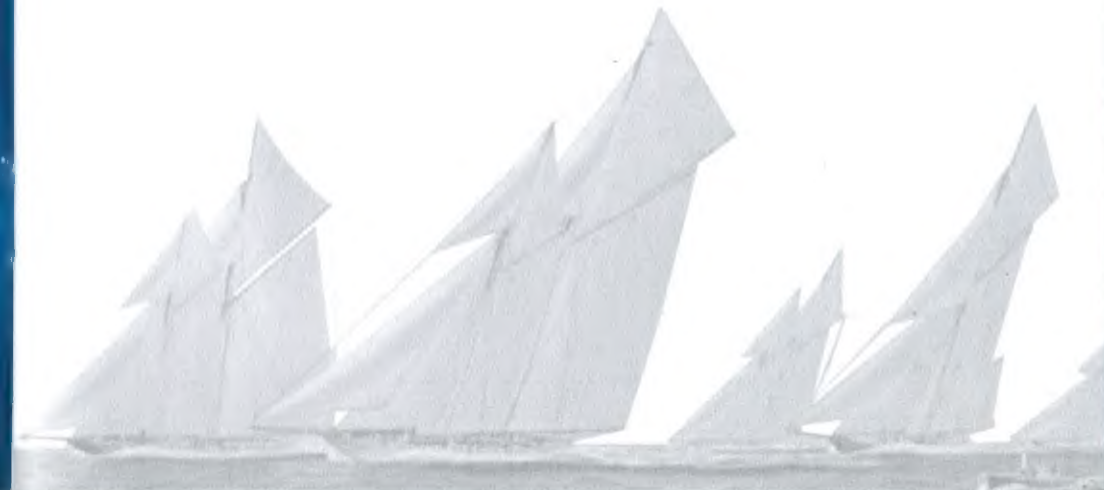


Rückseite (oben) und Vorderseite (unten) der Standarte der Eckernförder Yachtmattosen (1906)



100 Jahre
Verein der Yachtmannschaften
zu Eckernförde
1906 - 2006

*In Sturm und Wetter
ist Gott unser Retter.*



Bildnachweis:

Dr. Kristin Lammerting, Köln: Titelseite, erste Innenseite und S. 7
Verein der Yachtmannschaften zu Eckernförde: S. 5,6,8,9,10-11,12,13,
14-15,18-19,21,23u.,24-25,26-27,32(2),37,38,39,40-41,42u.,43(2)
Sophie Graf: S. 23o.,42o.l.,42o.r.,42m.
Silke Hars: S. 44(3),45

Wir bedanken uns bei allen, die Bilder und Dokumente
für diese Broschüre zur Verfügung gestellt haben.
Besonderer Dank gilt den Inserenten für ihre
unterstützende Mitwirkung.

Copyright © 2006 by
Verein der Yachtmatrosen zu Eckernförde
Vorsitzender:
Lorenz Marckwardt
Jungmannufer 8
24340 Eckernförde
Telefon 0 43 51 - 8 20 04
E-mail: l-marckwardt@versanet.de

Gesamtherstellung:
Cobra Verlag
Baron-von-Gelting-Weg 15
25842 Langenhorn
Telefon: 04672-777223
Telefax: 04672-777224
E-mail: cobraverlag@web.de
www.cobraverlag.de

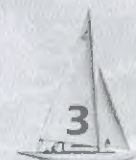
DIE BLAUEN JUNGS VON ECKERNFÖRDE

Sie hatten sich vor einem Jahrhundert, 1906, zusammengesetzt, 17 junge Eckernförder Fischer, und ihren Verein der „Yachtmannschaften zu Eckernförde“ gegründet. Sie waren überzeugt, ebenso gut und leistungsfähig zu sein wie die erfahrenen britischen Mannschaften auf den großen Hochseeyachten jener Zeit.

Die „Meteor IV“, die damalige Yacht des deutschen Kaisers Wilhelm II., sollte das erste Regattaschiff werden, das mit deutscher Besatzung segelte. Und es waren überwiegend Eckernförder Yachtmatrosen, die nun die allerhöchst vermissten Regattasiège errangen. Der erste Platz in einer Regatta war eine lohnende Sache für die Crew, da zur Heuer noch Startgeld, Preisgeld und manchmal noch eine Prämie gezahlt wurden.

Sportlicher Ehrgeiz mag also nicht der Hauptgrund der Vereinsgründung gewesen sein. Es gab auch existentielle Motive für die jungen Eckernförder Fischer. Da die Fangsaison im Mai endete, waren viele von ihnen über den Sommer ohne Arbeit. Da kam die Idee, im aufstrebenden Yachtsport, zudem noch im Segelrevier der 1882 ins Leben gerufenen Kieler Woche, seine Matrosendienste anzubieten, gerade recht. Es wurde, modern gesprochen, ein erfolgreiches Marketing betrieben.

Der Verein warb in branchenüblichen Zeitschriften. Außerdem wurden Segelvereine angeschrieben und geschulte Yachtmannschaften (Kapitäne, Vollmatrosen etc.) vermittelt. Bald segelten Eckernförder Fischer als Yachtmannschaften auf allen 7 Weltmeeren. Die Auswahl der Crewmitglieder traf der Vorstand.



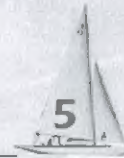
Stand eine Heuer auf einer Segelyacht an, so kam es zur Verlosung dieser „Chance“. Der Verein schickte jedoch nur einheimische, erprobte Seeleute, die ihre Patente und einen untadeligen Leumund hatten, hinaus. Auf ein einwandfreies Ansehen und Auftreten in der Öffentlichkeit wurde großer Wert gelegt, und der Vorstand konnte bei Fehlverhalten Maßregelungen vornehmen. Um leistungsfähige Yachtmannschaften anbieten zu können, wurde eine fachliche Ausbildung der Jungmänner eingeführt.

An der Küste entstanden weitere Vereine von Yachtmannschaften. Gemeinsam mit ihnen konnte man die Höhe der gängigen Heuer absprechen und mitbestimmen. Zur Heuer eines Yachtmatrosen gehörte auch jährlich ein maßgeschneiderter Anzug, ein neuer, dunkelblauer Troyer mit eingesticktem Schiffsnamen und zwei Paar neue Schuhe.

Die Geselligkeit wurde auf Weihnachtsfeiern, Bällen und Vergnügungen verschiedener Art gepflegt. Und nach den Jahreshauptversammlungen spendierte der Kassenwart - natürlich nur auf Antrag der anwesenden Mitglieder - eine Wurst und einen Küm. Unter der 1909 gestifteten Vereinsfahne, die nur bei besonderen Veranstaltungen gezeigt wird, sind so manche Geschichten erzählt worden, die leider nicht alle in diese Jubiläumsbroschüre Eingang finden können. Doch dieses Büchlein gibt einen Überblick über 100 Jahre Vereinsgeschichte und viele interessante Einblicke in das Yachtsegeln der jüngeren Vergangenheit.

In den Kriegzeiten 1914-1918 und 1939-1945 schweigt das Sitzungsprotokoll. Der Verein wurde nicht von der NS-Arbeitsfront vereinnahmt und überlebte, anders als einige seiner Mitglieder. Auch im aufstrebenden Nachkriegsdeutschland segelten Eckernförder Yachtmannschaften auf stolzen Hochseeyachten über die Meere dieser Erde.

Als das langjährige Vereinslokal seine Pforten schloss, war es eine willkommene Lösung, dass der Verein der Eckernförder Yachtmannschaften in die Clubräume des Segelclubs Eckernförde (SCE) umzog. Hier hält der Traditionsverein im Frühjahr seine Jahreshauptversammlung ab.



VEREIN DER YACHTMANNSCHAFTEN ZU ECKERNFÖRDE (gegr. 1906)

Die Vorgeschichte beginnt mit der ersten Kieler Woche 1882. Diese zunächst regionale Regattaveranstaltung, die durch Prinz Heinrich von Preußen, den Bruder des späteren Kaisers Wilhelm II., ins Leben gerufen wurde, erregte nicht nur herrschaftliche Gemüter.

Aus purer Lust am Segeln soll der Marineaspirant Gustav Sonntag als erster schon 1875 mit einem Fischerboot auf der Kieler Förde gesegelt sein. Das war in gewisser Weise die Geburtsstunde des deutschen Yachtsports. Dank dem Deutschen Kaiser Wilhelm II. wurde das Yachtsegeln, im Gegensatz zur Berufsschiffahrt auf Segelschiffen, die Lieblingsbeschäftigung der damaligen Prominenz.



*Eckernförder
Yachtmattosen
der kaiserlichen
„Iduna“,
ca. 1906*

Schon in jener Zeit ging die erste Regatta der Kieler Woche von Kiel nach Eckernförde und zurück, bekannt als „Aalregatta“. Diese Tradition wurde erst 2006 aufgegeben, als die „Aalregatta“ aus der Kieler Woche ausgegliedert und vom Segel-Club Eckernförde als Pfingstveranstaltung durchgeführt wurde.

Eckernförde spielte also im deutschen Yachtsport von Anfang an eine bedeutende Rolle. Dies galt auch für die Yachtmannschaften, die die Adligen, Kaufleute und Industriellen der Gründerjahre über die Meere der Welt segelten.

Die kaiserlichen Yachten „Meteor I“ und „Meteor II“ wurden beide in England gebaut. Ihre Besatzungen bestanden aus englischen Seeleuten, was bei den verwandtschaftlichen Beziehungen beider Monarchien auch kein Problem zu sein schien. Bei den nunmehr in Mode kommenden Regatten allerdings wirkte die fremde Nationalität der Mannschaften doch hinderlich.

Wegen ihres geringen Interesses am Sieg einer deutschen Yacht segelten die Briten dem Regattafeld höflich hinterher. Dies missfiel nicht nur dem ehrgeizigen und marinebegeisterten Kaiser Wilhelm II., sondern auch den Eckernförder Fischern.

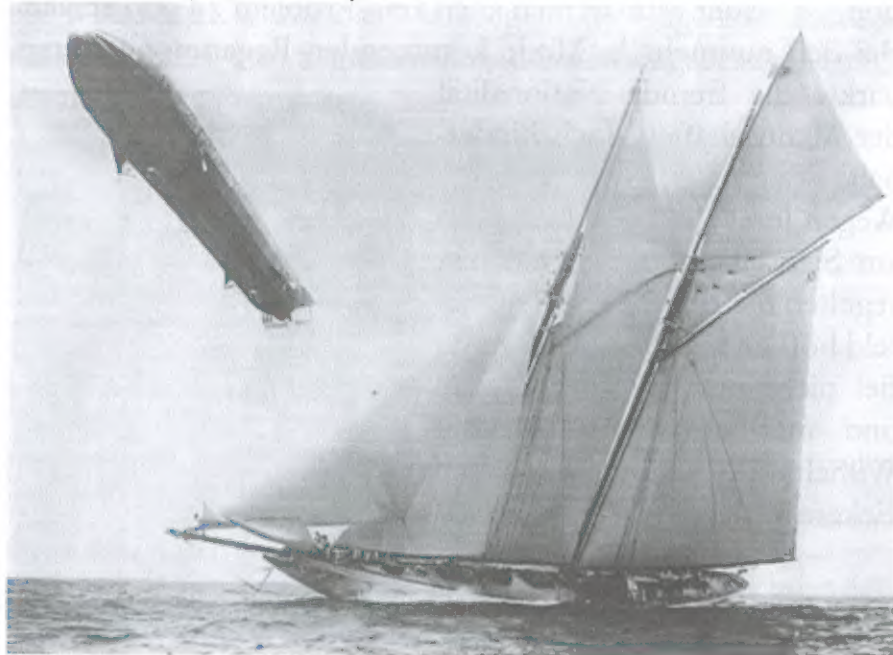
*„Der Kaiser beim Bierabend in Borby“
(Willy Stöwer, ca. 1912)*



Die Fischfangsaison dauerte in Eckernförde - in Abhängigkeit vom Laichverhalten des Herings und des Dorschs - von September bis Mai, im Sommer betrieb man nur die Fischerei mit Stellnetzen. Die meisten Fischer waren deshalb arbeitslos. Da jedoch um die Jahrhundertwende die Fischerboote immer noch gesegelt wurden, waren die Fischer wie prädestiniert für einen einträglichen „Nebenjob.“

Nach der selbstbewussten Devise „Wat de könnt, könnt wi ok“ boten sich die Fischer auf den Yachten als bezahlte Kräfte an. Später wurden Yacht-Clubs, Vereine und Eigner angesprochen.

Die „Nordstern“ (ex „Meteor III“), 1912



Die Eckernförder Fischer avancierten schnell zu gefragten Kräften auf den Schiffen der betuchten Gesellschaft, auch auf der Kaiserlichen Yacht, deren neueste Version „Meteor III“ mit einer rein deutschen Besatzung segelte. Dies galt auch für die „Iduna“, die Segelyacht der Kaiserin Auguste Viktoria. Darunter befanden sich nun auch Eckernförder Fischer, die beim Aufholen der Segel und dem Durchführen der Manöver einfach schneller waren als ihre ausländischen Kollegen. Seitdem belegten deutsche Yachten vordere Plätze bei wichtigen Regatten.

*Die Besatzung der Segelyacht „Nordstern“ (ex „Meteor III“) 1912,
Kapitän Neumann inmitten Eckernförder Yachtmatrosen*





Um die Sache in geordnete Bahnen zu lenken, vor allem aber, um gutes Geld in die Taschen der Eckernförder Fischerjungs zu füllen, trafen sich am 26. Oktober 1906 zunächst 16 (später 18) Fischer unter der Leitung des Fischers Heinrich Prüß in dem Lokal Ostseehalle und gründeten den »Verein der Yachtmannschaften zu Eckernförde«. Am 10. November 1906 wurden unter dem Vorsitz des Fischers Heinrich Prüß die Statuten (Satzung) von der Versammlung verabschiedet.

In § 1 ist der Vereinszweck festgeschrieben: Der Verein hat den Zweck, die Zusammenhängigkeit der Mitglieder untereinander zu pflegen und zu befestigen und vom Verein aus Stellungen auf Segelyachten zu besorgen und nach Kräften zu unterstützen. In § 3 heißt es kluger Weise: Es sind politische Erörterungen verboten. Aufgabe des Vereins ist die Vermittlung von

Fischern auf die großen Yachten.

Das Aushandeln der Heuer, Verpflegung, Unterbringung und Gestaltung von Bekleidung gehörten mit zu den Aufgaben des Vereins.

Dafür musste der Yachtmatrose Anforderungen erfüllen, die über das Übliche hinausgingen.

*Die Krupp-Yacht „Germania“,
Schwesterschiff
der kaiserlichen „Meteor IV“*

Er musste kräftig, gewandt und gut erzogen sein, einen guten Diener abgeben und vor allen Dingen ein guter Seemann sein. Er wurde in den Verein aufgenommen, wenn drei Zeugen bekundeten, dass er als Fischer seemännische Erfahrungen gesammelt hatte. Kamen Klagen oder hatte er ein schlechtes Zeugnis bekommen, musste er mit Strafmaßnahmen rechnen (Bußgeld, Aussetzen einer Chance o.ä.).

Später zog der Verein in das Lokal Zur Börse (Jungfernstieg 113), dessen Inhaber Christian Madsen den Spitznamen „Pepper Kröger“ trug. Einst betrug die Aufnahmegebühr 1,00 RM und der monatliche Beitrag 0,50 RM. Heute gibt es keine Aufnahmegebühr und der Jahresbeitrag beträgt 25,00 €.

Der Verein besitzt eine eigene bunt bestickte Fahne (s. vordere Umschlaginnenseite). Auf der einen Seite zeigt sie die Yacht „Meteor IV“ mit dem Wahlspruch „In Sturm und Wetter ist Gott unser Retter“, auf der anderen Seite ist das alte Eckernförder Stadtwappen mit den drei Türmen und einem Eichhörnchen eingestickt, dazu die Schleswig-Holstein-Farben.

*Eckernförder
Yachtmatrosen auf
der „Minohaka“*





Die Mannschaft der „Germania“



Der Verein besitzt auch ein Yachtmatrosen-Lied. Das ursprüngliche Lied ist im 2. Weltkrieg verloren gegangen. Nach dem Krieg hat der Yachtmatrose Hermann Lietz ein neues Lied gedichtet, das auf Seite 17 abgedruckt ist.

In früheren Jahren wurde jeweils zu Beginn und zum Ende der Saison eine Versammlung abgehalten. Jedes Mitglied konnte Einsicht in das Kassen- und Protokollbuch nehmen. Vereins-sprache war Plattdeutsch. Nach der Segelsaison findet heute in wechselnden Lokaltäten das traditionelle Herbst-Wintervergnügen mit Eisbeinessen (das Eisbein muß 1 kg wiegen!) und Tanz statt.

Die Yachtmatrosen verdienten gut und kamen viel in der Welt herum. Mancher konnte vom gesparten Geld später die Navigationsschule besuchen und selbst als Kapitän fahren. Mancher Yachteigner, der es sich leisten konnte, behielt für gutes Geld die Mannschaft das ganze Jahr über an Bord. Oftmals waren südliche Gefilde rund um das Mittelmeer oder die karibischen Gewässer die Reiseziele.

Die Mannschaft musste das Schiff und manchmal auch die Sommerhäuser der Schiffseigner in Ordnung halten, Essen kochen und Butlertätigkeiten verrichten. Gelegentlich wurden die Ehefrauen der Besatzungsmitglieder ebenfalls mit engagiert.

Auf den Hochseeyachten herrschten harte Anforderungen an die Yachtmatrosen. Manches Schiff geriet während einer Atlantiküberquerung, aber auch im Mittelmeer, in Stürme und schwere See. Während das Wasser über Deck schoss und die Yacht durch haushohe Wellen und Brecher stampfte und rollte, musste Ruderwache auf dem ungeschützten Deck gegangen

Yachtmatrosenlied

1. Wir sind die Yachtmatrosen von Eckernförde Strand.
In Sweater und blauer Hose, da sind wir stadtbekannt.
Wir fahren in die Ferne aufs weite Meer hinaus.
Und kehren im Herbst dann wieder all frohgemut nach Haus.
2. Ob Wind, ob Sturm, ob Regen, wir machen uns nichts draus.
Wir kennen keine Angst, kein Beben, sind auf dem Meer zu Haus.
Und kehr'n wir dann in'n Hafen nach langer Fahrt zurück,
dann wartet auf der Mole wohl unser blondes Glück.
3. Und sind wir dann im Hafen, dann heißt es klares Deck
und schon nach einer Stunde ist unser Schiff wie geleckt.
Dann wird sich umgezogen, der Bootsmann geht an Land,
da wird sich ein gehoben, da ist der Seemann für bekannt.
4. Und schon am Morgen, da sind wir wieder da.
Wir machen unsere Boote zum Segeln wieder klar,
so tut ein jeder Bootsmann nur eifern seine Pflicht,
da man im ganzen Lande von Eckernförder Yachtmatrosen spricht.

Text und Melodie
H. Lietz





Wilh Jahn

Es wird hiermit bescheinigt, daß der Inhaber dieses Seefahrtbuches die durch das vorstehende Lichtbild dargestellte Person ist und die darunter befindliche Unterschrift eigenhändig geschrieben hat.



14. Juli 1928.
Seemannsamt
Musterungsbehörde
M. Jahn

Bezeichnung des Inhabers.

Vor- und Zunamen: Willig Karl Jahn
 Geburtsort: Eckernförde
 Wohnort: Eckernförde
 Staatsangehörigkeit: Preussen
 Jahr und Tag der Geburt: 1896 2. Aug.
 Haare: blond
 Augen: blau
 Besondere Kennzeichen: Fahnenzeichen auf beiden Unterarmen
 Ergebnis der Untersuchung auf
 Farbenblindheit:
 Sehvermögen:
 Familienstand nach dem Steuerbuch: ledig

Unterschrift des Inhabers:

Wilh Jahn

Erste Versicherungsanstalt: Versicherungsgesellschaft

und Segelmanöver ausgeführt werden. So manches Mal haben Yachtmatrosen unter Einsatz ihres Lebens die Yacht ihres Arbeitgebers gerettet. Hiervon zeugt auch der in dieser Broschüre abgedruckte Bericht von der Atlantiküberquerung der „Arktur“ 1936 (S. 28-37). So hatte ihr Wahlspruch „In Sturm und Wetter ist Gott unser Retter“ seinen Sinn. Sie wurden aber auch durch angenehmes Wetter und ruhige See in warmen Gegenden und durch lange Hafenliegezeiten für die harten Hochseetage entschädigt.

Auch das Leben auf den kleineren Yachten war nicht immer einfach. Toiletten und Waschgelegenheiten gab es selten. Alles spielte sich mehr oder weniger an Deck ab, was manchmal zu Komplikationen führte, wenn auch weibliche Gäste an Bord waren.

Der Verein hatte seine Blütezeit vor dem Ersten Weltkrieg und etwa zwischen 1923 und 1939 mit bis zu 120 Mitgliedern. Während der beiden Weltkriege ruhte das Vereinsleben. 1949 lebte der Verein wieder auf. Zu Beginn der 1950er Jahre bezog man das Lokal Schifferhaus am Ende des Jungfernstiegs und blieb dort bis 1996. In diesem Jahr starb der Wirt Wilhelm Kock (genannt „Illerbub“). Unter seinem Vorsitzenden, dem Fischwirtschaftsmeister Lorenz Marckwardt, fand der Verein eine neue Heimstätte in den Räumen des Segel-Clubs Eckernförde (SCE).

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Bedarf an guten Yachtmatrosen zurück, da die sportlichen Eigner begannen, ihre nunmehr kleineren und technisch besser ausgerüsteten Yachten selbst zu segeln. Auch war es kostengünstiger, Freunde,

Bekannte oder andere sportbegeisterte Leute auf den Yachten mitsegeln zu lassen. Heute arbeiten nur noch wenige Yachtmatrosen auf den großen Yachten der Industriellen und Fürstenhäuser. Der Verein lebt fast ausschließlich von passiven Mitgliedern verschiedener Berufe. Er ist zum Traditionsverein geworden.

Beim Todesfall eines Vereinsmitgliedes findet ein traditionsgemäßes Begräbnis statt. Es haben alle in Eckernförde anwesenden Yachtmatrosen zu erscheinen. Der Anzug ist vorgeschrieben: Blauer Troyer, blaue Hose (oder blauer Anzug), blaue Mütze, dazu ist verpflichtend, die Vereinsnadel zu tragen. Der Verein stellt die Fahmenträger mit der Fahne, die die Totenwache halten, und die Sargträger.



Während der Sarg transportiert wird, ist die blaue Mütze zu tragen. Der Kranz wurde laut Satzung (22) vom Verein gespendet. Die Fahnen- und Sargträger erhielten aus der Vereinskasse 3,00 DM.

Ein alter, heute nicht mehr geübter Brauch war, dass die Yachtmatrosen vor ihrem Ableben dem Wirt des Vereinslokals Geld für den „Dodensluck“ (Totentrunk) einzahlten. Der Dodensluck wurde nach der Beerdigung im Vereinslokal getrunken. Aus der saisonbedingten Not der Fischer um die Jahrhundertwende und dem Bedarf an Mannschaften für den sich entwickelnden Segelsport war die Idee zur Gründung des Vereins der Yachtmannschaften zu Eckernförde geboren worden.

Eckernförde bot sich außerdem durch seine Lage an der Ostsee und wegen der Kieler Woche mit ihrer Auftaktregatta besonders an. Doch es bedurfte auch des persönlichen Einsatzes einiger selbstbewußter Männer, um das Vorhaben zum Erfolg zu führen. Ein bewegtes Jahrhundert im Auf und Ab menschlicher und politischer Wogen ist vollendet. Der Verein der Yachtmatrosen in Eckernförde hat den „Hafen der Traditionen“ erreicht.

Ein wertvolles Kapitel deutscher Seefahrtsgeschichte ist von den Eckernförder Yachtmatrosen mitgeschrieben worden, ein Kapitel, das inzwischen zwar abgeschlossen ist, das wir aber mit dieser Jubiläumsbroschüre noch einmal aufschlagen wollten. Zu viele schöne Erinnerungen an unvergessliche Regatten und Segelabenteuer sind darin aufgehoben.



Die Vereinsecke im Stammlokal „Zur Börse“







Fr. Christensen Wapde Schröder Jochke B. Frank Dah
 Stobeler Dorich Paulsen Mohr G. Raden Thomsen Pohlmann sen.
 Pinn Jalper B. Moh B. Neumann G. Hansen Fr. Hansen G. Dool D. Frank



Marquardt Witt Pohlmann jr. Rod Löwenstrom Ciferlin
 Dankwardt G. Bünning Dietrich B. Bünning Dibbert Ledband Hebrmann Schwarz Kielmann Eubren
 Brandt D. Christensen Luth H. Radjen A. Rehdehn Garling Weidemann

Erinnerungsfoto vom 11. November 1931 anlässlich des 25-jährigen Stiftungsfestes des Vereins

ORKAN

von Wolfgang J. Kraus

(Bericht von der Olympiaregatta 1936 Amerika Europa, veröffentlicht in der Eckernförder Zeitung am 3. Juni 1967)

Mitten auf dem Atlantik. Die Olympiaregatta 1936 Amerika - Europa hatte es in sich. Davon weiß auch der ehemalige Yachtbootsmann Wilhelm Dankwart (78) ein Lied zu singen. Er segelte zusammen mit fünf anderen hart gesottenen Männern auf der „Arktur“ von Newport nach Cuxhaven. 28 Tage dauerte die Reise. Im folgenden Bericht werden noch einmal die Ereignisse in anschaulicher und fesselnder Weise geschildert.

14. Juli 1936. Die Stettiner 17-m-Ketsch „Arktur“ befindet sich als Teilnehmerin am Transatlantikrennen mitten auf dem Großen Teich. In 14-tägiger, harter Bolzerei hat sie sich mehr als 1500 sm nach Osten zu von der Startlinie vor den Bermudas entfernt. Jetzt sind noch einmal 2000 sm bis Feuerschiff Elbe I abzureißen. Der Englische Kanal, das Ziel in Cuxhaven, das weiche Bett an Land scheinen fast unerreichbar fern; und vorläufig heißt es weiter „knüppeln“, mal gegenan, mal dwars, aber immer mit viel Wind und Seegang, Regen in allen Schattierungen und in jener naßkalten Feuchte, wie sie nun eben einmal auf einer teils unter, teils über Wasser segelnden Yacht mitten auf dem Nordatlantik herrscht, in der schon nach wenigen Tagen, Schuhe, Brot, Bücher, Anzüge mit einer dicken, grünen Schimmelschicht überzogen sind.

Aber das stört die Männer an Bord nicht. Es sind alles harte Burschen, seegewohnt und mit jenem wilden Feuer der Beharrlichkeit, das auf See notwendig ist, wenn man auch im dicksten Wetter schnell vorankommen und aus seinem Schiff

auf einer solchen Regatta das Äußerste herausholen will. Sie haben alle weiche Betten zuhaus, einen festen Job an Land und Familien, die an sie denken. Aber einmal im Jahr reitet sie der Teufel. Da müssen sie raus auf die See und sich das grüne Wasser um die Ohren klatschen lassen, so, wie schon vor 2000 Jahren ihre Vorfahren es taten, die in kleinen Booten über die Meere fuhren, wenn ihnen vor Abenteuerlust das Blut schäumte.

Ulrich Deutschländer, der Eigner und Großkaufmann aus Landsberg -, Maxe, ein dicker Kunstgraphiker aus Stettin - Hajo, der Techniker - Walter, mit seinem Porzellanladen in Kammin - Peter, der Soldat, und Willem, der Eckernförder Bootsmann, so, wie es eben ist. Und doch, der 14. Juli 1936 läßt diese sechs Männer einen Blick tun in jenen tiefen Keller, den der liebe Gott für diejenigen reserviert hat, die ihm keine Ruhe lassen und die immer wieder glauben, es auf einen kleinen Ringkampf mit dem wirklichen Herrn der See ankommen lassen zu müssen.

An diesem grauen Regentag im Juli des olympischen Jahres 1936 weist ER sie auf seine Art wie nie zuvor in die Schranken, und sein Halt tönt so laut, so vernichtend hart in ihren Ohren, daß sie bis an ihr Lebensende ein Schüttelfrost befällt, wenn sie an das zurückdenken, was wie ein leuchtendes Fanal in ihre Erinnerung eingebrannt ist: „Alle Mann an Deck, Segelmanöver!“ Mit einem mürrischen Fluch springt ein Mann der eben abgelösten Freiwache aus der kalten durchnässten Kojе und sieht sich den großen Berg triefender durchweichter Kleidungsstücke an, die er soeben mit verklammten Fingern ausgezogen und auf den Kajütboden geklatscht hat.

„He, Hajo, hast du gehört?“ fragt er nach nebenan in den dicken Hecht der seit Tagen ungelüfteten Kombüse, wo sich der zweite Mann der Backbordwache um die Zubereitung eines Grog für die durchgefrorene Belegschaft bemüht. Resigniert klemmt er die Rumflasche wieder hinter das Keilkissen seiner Koje - den einzigen Platz, wo sie sowohl leicht greifbar, als auch fest und sicher in dem Geschlinger steht. Aber Hajo hat gehört.

„Anziehen?“ fragt er den Kameraden mit einem vielsagenden Blick auf das klitschnasse Zeug. Zu einer Antwort kommt es nicht. Eine ungeheure Faust packt das Boot, schüttelt es, hebt es hoch und taucht es dann hart und schwer in die See. Blankes grünes Wasser steht in diesem Augenblick hoch über den Bull-eyes der Kajüte. Krachend fliegt Hajo gegen den Sohlingertisch, dessen schwere Bleigewichte den gewaltigen Krängungswinkel nicht mehr ausgleichen können, und mit leichtem „Pitsch“ finden sich drei Groggläser, die schon mit heißem Wasser und Zucker gefüllt waren, am Boden wieder.

Ohne noch ein Wort über die Bekleidungsfrage zu verlieren, rasen sie nackt zum Niedergang, reißen sie die Luke auf und klettern an Deck. Peitschender Hagel empfängt sie, „Format Viktoria-Erbse“, konstatiert Peter trocken und versucht, in der Abdeckung des Beiboots, sich vor den grausamen Geschossen zu schützen. Die Situation ist klar: 14 Tage ist die brave „Arktur“ nun schon über den Atlantik gezottelt, hat die Nase in manche See gesteckt, sich das Wasser vom blanken Bug geschüttelt und zufrieden nach dem nächsten Brecher Ausschau gehalten. Jeden Tag, manchmal 24 Stunden lang, hat sie sich Regen über ihren schlanken weißen Körper spülen lassen und sich darüber

obendrein noch gefreut, denn ein dichtes Deck ist mehr wert als eine braungebrannte Mannschaft. - Ein sicheres Schiff! - Frühere Hochseerennen haben es bewiesen.

Wenn es wirklich hart weht, läuft es mit Trysegeln sein Etmal herunter. Bläst es noch mehr, liegt es vor Treibanker so ruhig und sicher, daß die Mannschaft den unfreiwilligen Aufenthalt als eine Erholung betrachtet und sich ausschläft. Und sollte es einmal ganz grob kommen, lenzt es vor Top und Takel mit ausgebrauchten Büchsen so sicher, daß der Schiffer sich freut und meint, sein Boot sei eine halbe Lebensversicherung. Darum ist auch jetzt die sechsköpfige Besatzung kein Grund vorhanden, die Ruhe zu verlieren, denn sie alle, vom Kapitän bis zum Bootsmann, haben schon genug Stürme erlebt und noch nie den Glauben an ihr Schiff darüber verloren.

Das einzig Beunruhigende ist, daß das Radio seit Tagen infolge einer Salzwasserkur in Streik getreten ist und nun keine Seewetterberichte mehr geben will. Dabei sind Glas und Barograph seit einer Stunde ruckartig und anscheinend unbegründet ein mächtiges Stück gefallen. Bei Wachwechsel um 6 Uhr morgens war die Luft undurchsichtig, ein feiner Nieselregen legte sich wie ein Schleier vor die Augen. Dazu grobe See, Stärke 7, als Sturmbesegelung das Besansegel am Großmast, aber gut Ruder im Schiff. Zehn Minuten später, als der alarmierende Ruf die Freiwache an Deck scheuchte, sah es schon wesentlich anders aus. Der Wind hatte geschralt und geschralt und war immer spitzer mehr von vorn gekommen. Das Zeug der kleinen Sturmbesegelung knallte, es schüttelte sich. Die Schaumköpfe auf den Seen waren zu riesigen Kämmen angewachsen,



*Mastbruch in der Biskaya,
auf einem vorangegangenen Törn
ca. 1930 - im Boot Yachtmatrose
Willi Behrmann*

die rauschend das Boot in ein Meer von Gischt hüllten, wozu Rasmus in der Rigging eine ganze Symphonie in Dur pfliff. Jedes Wort an Deck mußte gebrüllt werden, um das Orgelspiel des Sturmes zu übertönen.

Zum ersten Mal sieht der Kapitän besorgt aus. Aber während er noch das graue Wassergebirge abschätzend prüft, erteilt er in Sekundenschnelle bereits die Befehle zum Beidrehen: „Sturmfock am Besanmast anschlagen, Besansegel wegnehmen, Treibanker rrraaaaauuuuussss!“

Er hat noch nicht das letzte Wort gebrüllt, da reißt er schon mit einer Hand die Luke zur Segellast auf und beginnt, die in großen Buchten dort sorgfältig aufgeschossene, armstarke Ankertrosse herauszumannen.

Der Bootsmann, Maxe und Walter bergen das Besansegel und die Fock, während die beiden Nackten sich in jagender Eile einen Ölmantel über den gepeitschten Rücken ziehen. Alles erfolgt mit rasender Heftigkeit. Das unglaubliche Auffrischen des Windes, der immer stärker anwachsende Seegang - und der Wind kommt immer spitzer und spitzer, so daß die Brecher jetzt über die Länge des Decks hinwegpeitschen und alles wegzuschwemmen versuchen, was sich nicht mit eisernen Fäusten irgendwo festkrallt.

100 m ist die Trosse lang; 30 m sind schon aus der engen Segellast herausgemannt. Alles an Bord ist in Bewegung! Der Kapitän und Maxe zerren in den kurzen Pausen zwischen den Brechen den unförmigen, schweren Treibanker aus der Last. Peter nimmt auf dem Achterschiff die Trosse wahr, die Hajo Hand über Hand mit Walter an Deck holt. Willem, der Eckernförder Fischer, steht am Ruder und dreht es wie rasend, damit das fast steuerlose Schiff nur nicht dwars zu den Seen kommt, denn eines von den mächtigen Ungeheuern schon kann mit seiner zertrümmernden Wucht die Luken einschlagen.

Da kommt es heran, wütend, tobend, mit elementarer Kraft. Luft und Wasser sind eins. Der Seegang ist fortgewischt. Luft und Wasser haben sich zu einer visionären, ungekannten Masse verbunden, die die Kammer der haushohen Seen waagrecht zerstäubend in Wasserstaub auflöst, die den Regen peitschend

zu Luft werden läßt, die die Grenzen zwischen Wasseroberfläche und Lufthülle verwischt und eine Umwandlung dieser Elemente in eine grauweiße, brüllende und flach dahin jagende Masse vollzieht. Sie springt das Schiff an, das Schiff weicht aus, holt schwer über, legt sich auf die Seite.

Tauwerk, Segelsäcke rutschen auf das Rad des Steuerruders. Der einzige, der aufrecht steht, ist der Rudergänger, der einen Verzweiflungskampf mit dem klemmenden, blockierenden Tauwerk führt; aber er müht sich vergebens: Die Speichen des Ruders haben sich mit der dicken Ankertrosse verknotet. Dwars von Backbord springen jetzt die Böen das Schiff an, krängen es weiter und weiter, bis das Deck unter Wasser verschwindet und auch Rasten und Salings in die kochende, sprühende Gischt eintauchen! Der Ölhut des Kapitäns und Maxes schwarzer Wuschelkopf verschwinden wie schwarze Blasen in Lee an der Seereling. Wasser, Wasser überall - neben, über dem Schiff. Nur der Kopf des Bootsmanns, der immer noch aufrecht in der Pflicht steht, ragt aus dem Chaos heraus.

Von Hajo und Walter ist keine Spur zu sehen. Eine See faßt auch Peter auf dem Achterschiff und reißt den Halt unter ihm fort. Automatisch packt er zu - und faßt ins Leere. Wie ein Schlauchboot hält ihn die Luft unter seinem Ölmantel über Wasser. Den Bruchteil einer Sekunde später liest er, achteraus treibend, am hochkant stehenden Spiegel der Yacht den Schiffsnamen und denkt, hier also ist das Ende. Hoffentlich geht es schnell. Der Sog des Schiffes hält ihn in der Nähe der unter Wasser begrabenen Yacht. Mechanisch macht er einige Crawlschläge und hält plötzlich - Zufall oder Vorsehung? - das

Ende der über Bord gewaschenen Ankertrosse in der Hand. Er holt sich heran und ist Sekunden später wieder neben der gerade aus den Fluten auftauchenden Seereling.

Hajo hilft ihm an Deck. Ihre kreideweiß verzerrten Gesichter grinsen einander an: „Mensch, wo kommst du denn her?“ fragt Hajo, der selbst eben erst aufgetaucht war. Auch die anderen Kameraden recken die Köpfe aus dem Wasser. Es ist ein Wunder alle sind da.

Der Bootsmann steht am Ruder, fest wie ein Denkmal, so scheint es nachher. Und noch eine Bö kommt, nicht minder stark, doch das Ruder ist jetzt frei, das Boot kann vor den Wind gebracht werden. In großer Bucht wird die schwere Ankertrosse, wird alles Bewegliche, werden Segelsäcke, Enden, Trossen, Fender achteraus gefiert, um die Fahrt der „Arktur“ vor Topp und Takel und ihr starkes Gieren zu bremsen.

Und trotzdem läuft das Schiff noch 5 bis 6 Meilen Fahrt ohne einen einzigen Fetzen Segel. 20 Meter hinter dem Heck schleppen zwei Ölbüchsen und hinterlassen auf der zerrissenen, aufgewühlten See eine breite schimmernde Bahn, in der von achtern auflaufende Brecher sich überkugeln und schäumend in ihrer Kraft gebrochen werden.

Aus dem Orkan wird langsam ein in seiner Stärke zu berechnender Sturm. Sechs Mann hocken angeseilt in der Pflicht, zitternd, erschöpft, frierend. Einer sagt: „Gott sei dank, daß es vorüber ist“. Er erhält keine Antwort, denn jeder denkt nur: Nicht davon sprechen, sonst kommt es wieder, das Gespenst, diese Knochenhand, die zermalmen kann und schonen, ganz, wie es in ihrem Belieben steht.

Hajo geht nach unten, er weiß, wenn es ihn unter Deck erwischt, sitzt er wie die Maus in der Falle. Aber, er geht, ohne ein Wort zu sagen, prüft die Verschlüsse der Skylights und Luken und kommt wieder an Deck. Ein anderer geht nach unten, und noch einer. Keiner will es glauben, jeder will sich selbst davon überzeugen, daß alles so ist, wie es Hajo unter Deck vorfand: die Seestiefel des Kapitäns sind von einer Seite des Schiffs auf die andere, aus der Backbordkoje in die Steuerbordkoje gefallen. Eine Nagelschere, die auf Maxes Nachttisch lag, steckt mit der Spitze über der Kapitänskoje in der gegenüberliegenden Kajütenwand. In der Kombüse ist die Abwaschwanne mit Geschirr von der Backbordpantry auf die andere Seite hinüber gewandert, leider unter Verlust ihres Inhalts, der zertrümmert auf dem Boden liegt. Das Schiff muß also während der Bö platt auf dem Wasser gelegen haben.

Ein absurder Gedanke, wenn man bedenkt, daß kein einziges Segel mehr stand. Und trotzdem muß es so sein, denn auch die Rettungsringe, die senkrecht in ihren Hängern stecken, sind fortgespült, ohne daß die Hanger irgendwie beschädigt sind. Außerdem ist - was man erst später feststellt - die Ankerkette aus ihrem tiefen Kettenkasten herausgeflogen und auf der Steuerbordseite des Fußbodens gelandet!

Aber die sechs Männer sind viel zu erschöpft, um sich darüber Gedanken zu machen. Die Tatsache, daß sie vorläufig - mit dem Leben davongekommen sind, erscheint ihnen mindestens als ebenso großes Wunder. Sechs, acht, zehn, vierzehn Stunden laufen sie jetzt ohne Segel, dann unter der winzigen Sturmfock und zuletzt mit der großen Fock längs des abziehenden Tiefs,



Die Yacht „Arktur“ mit dem Eckernförder Yachtbootsmann Lorenz Marckwardt und der Tochter des Eigners Ulrich Deutschländer

immer bereit, wieder von neuem alle Kräfte im Kampf mit den Elementen einzusetzen, bis dann endlich das Glas steht, zwischen einzelnen Wolkenfetzen hindurch ein paar Sterne schimmern und eines fahlen Mondes Erscheinen die aufgewühlte See langsam beruhigt.

Eine kleine Anekdote zum guten Schluß: Die 17-m-Ketsch „Arktur“ (Eigner: Ulrich Deutschländer aus Stettin) überlebte mit Glück den schweren Orkan und überstand die Olympiaregatta 1936 Bermudas - Feuerschiff Elbe I. Die Mannschaft hatte bei dem Törn auch sonst viel „Schlechtwetter“. Der Eckernförder Yachtmatrose Wilhelm Dankward, der mit an Bord war, wurde bei der Ankunft in Cuxhaven vom Empfangskomitee gefragt: „Wie war die Reise?“ Die Antwort: „Un för sowat gevt de Lüüd dat veele Geld ut!“

Landsberg Warthe d.X 31.10.38.

Z e u g n i s s .

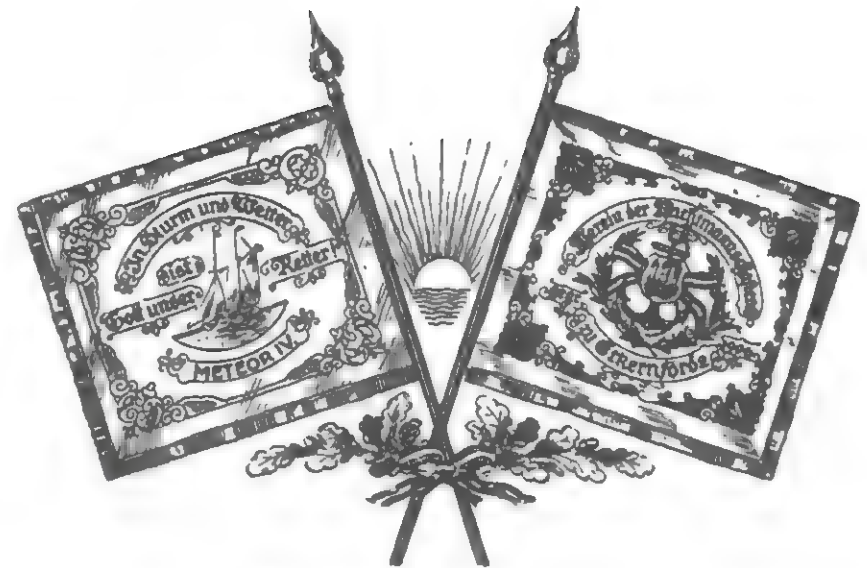
Der Yachtbootsmann Lorenz Marquardt geb. 19.11.09 in Eckernförde war bei mir vom 15.3.38. bis heute auf meiner Yacht Arktur 1. -Dievenow als alleiniger Bootsmann beschäftigt.

Er ist mit mir 1550 sm. auf der Ostsee, in den Sunden u. Belten, Kattegat und Skagarak gesegelt. Er hat sich auf allen Fahrten als ein besonnener, und tüchtiger und reich erfahrener Seemann gezeigt. Auch schwierigen Situationen war er durch entschlossenes Anpacken und Ueberblick über die vorliegende Situation gewachsen. Bei schwerem Wetter ergab sich daraus eine sehr gute Arbeit Hand in Hand, auch mit den anderen Segelkameraden. Sein Verhalten war stets einwandfrei und korrekt. Er hat sich in keiner Weise etwas zu Schulden kommen lassen. Vor allem muss ich seine Kameradschaftlichkeit und stete Hilfsbereitschaft hervorheben. Er war ehrlich und hat die ihm anvertrauten grossen Werte getreulich bewahrt und gepflegt. Das Schiff hat er gut in Stand gehalten und alle seemannischen Arbeiten sehr gut ausgeführt. Er verlässt meine Dienste, weil er sich mit einem Fischkutter selbstständig machen will, was für mich selbst sehr bedauerlich ist. Meine besten Wünsche begleiten ihn in seine Zukunft.

Minck Gertbrüderland
Landsberg Warthe.

Finken jellernsch. 14.

Zeugnis für Lorenz Marckwardt,
Vater des gegenwärtigen Vereinsvorsitzenden Lorne Marckwardt



Satzungen

des

Verein der Yacht-Mannschaften

zu Eckernförde

Gegründet 1906

Titelblatt der Vereinssatzung



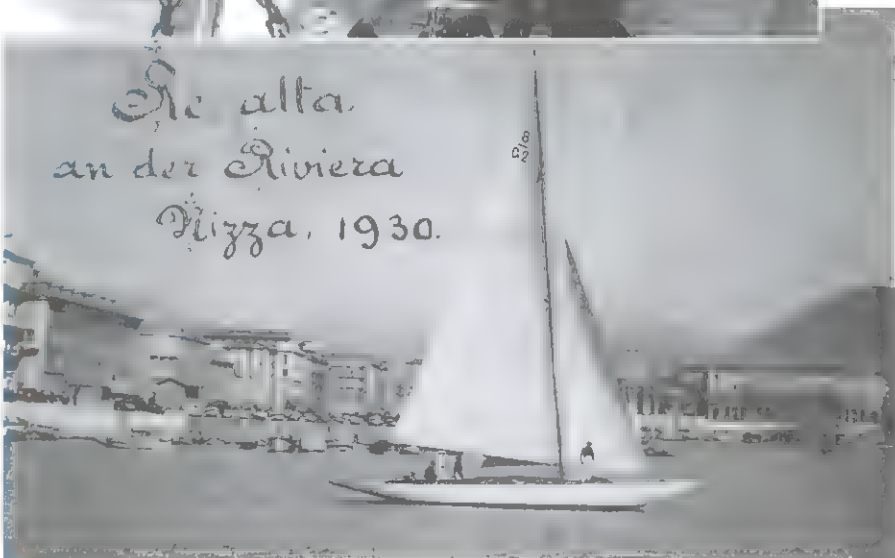
Impressionen aus dem Vereinsleben

Die „Iduna“, Segelyacht
der Kaiserin Auguste Viktoria.
Das Schiff hatte als eines der ersten
Eckernförder Yachtmatrosen an Bord.

Harte Arbeit in stürmischer See



Die alta
an der Riviera
Nizza, 1930.



Der Heimathafen





Der Ehrenvorsitzende Otto Graf

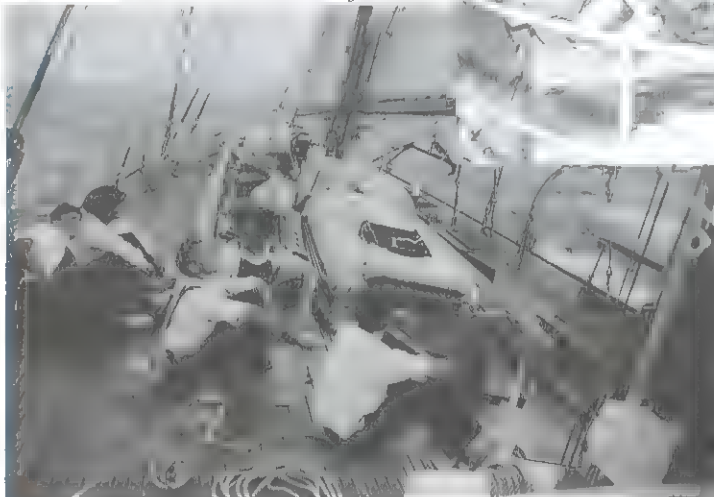


Die Sindbad X von Otto Graf
an südlicher Küste um 1960

Das Ehepaar Graf
links im Cockpit



Relaxen der „Aschanti“-Mannschaft



Yachtmatrose Fritz Thomsen (mit dunkler Mütze),
links Lorne Marckwardt als Schiffsjunge auf der „Aschanti“, ca. 1960



75 Jahrfeier Yachtmannschaften Eckernförde v. 1906

1. Reihe: L. Marckwardt, H. Jürgensen, E. Romer, H. Zickermann, Siffertin, Dunke, Th. Frank, H. Schrapel
2. Reihe: J. Jahn, E. Pahlke, W. Ritter, Chr. Leckband, H. Day, R. Blöndel, D. Malz, G. Meyer, V. Petzina, M. Schröder
3. Reihe: W. Mitten, H. Marckwardt, H. Kock, H. Lietz, G. Frank, G. Graf, G. Mahrt, J. Döbbert, W. Bünning, R. Joerand, J. Darling
Kassierer 1. Vorsitzender 2. Vorsitzender



Die „Aschanti IV“



Yachtmatrose Jahn
in voller Montur

Das Handwerkszeug
der Yachtmatrosen



Blick von der Terrasse
des neuen
Vereinsdomizils im SCE

- Ihr Partner in allen Wohnfragen -

Informieren Sie sich: www.gwu-eckernfoerde.de

Rufen Sie uns an: (0 43 51) 75 75 - 0

Faxen Sie uns: (0 43 51) 75 75 - 75

Mailen Sie uns: info@gwu-eckernfoerde.de



Sie suchen eine Wohnung?

GWU

Gut und preiswert?

GWU

Mit der Sicherheit einer Genossenschaft?

GWU

Mit oder ohne B-Schein?

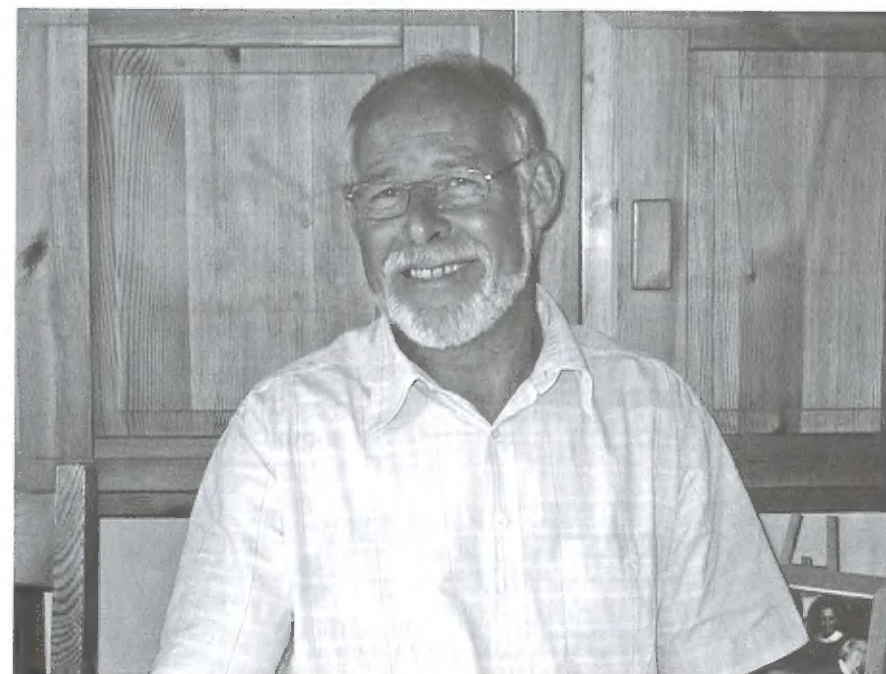
GWU



**Gemeinnütziges
Wohnungsunternehmen
Eckernförde eG**

24340
24332 **Eckernförde**

Saxtorfer Weg 6 · Postfach 1209



Der gegenwärtige Vorsitzende des Vereins, Lorne Marckwardt



Restaurant Dalmacija

Mühlenberg 1
24340 Eckernförde
Tel. 0 43 51 / 56 19



JEVER-STÜBCHEN

DIE GEMÜTLICHE ALSTADTKNEIPE

IN ECKERNFÖRDE · OTTESTRASSE 13
TELEFON 0 43 51-20 71



Carsten Holtorf
Fleischerei & Party-Service

Party-Service
auch
am
Sonntag

Bergstraße 24
24340 Eckernförde
Tel. 0 43 51 / 8 17 63
Fax: 0 443 51 / 88 90 36

Öffnungszeiten im Geschäft
Mo-Di-Mi 8-13 Uhr
Donnerstag durchgehend
Freitag durchgehend
von 8 - 18 Uhr
Samstag 7.30 - 13 Uhr

Hotel und Restaurant Lindenhof

Bes. M. Lemburg
Bergstraße 19
24340 Eckernförde
Tel. 0 43 51 / 8 11 73
Fax 0 43 51 / 8 21 81
E-mail: Martina@Lindenhof-Eckernfoerde.de
Internet: www.lindenhof-eckernfoerde.de



Regionale und internationale Gerichte
Unsere Spezialität sind Fisch- und
vegetarische Gerichte
Zimmer teilweise mit Meeresblick

Öffnungszeiten der Küche:
Täglich von 11.00 - 11.00 Uhr und
18.00 - 22.00 Uhr
Großer Parkplatz direkt am Haus

über 25 Jahre
FRITZ GEY
Schilder · Beschriftungen
Werbung

24340 Eckernförde
Marienthaler Str. 4
www.fritzgey.de

Tel. 0 43 51 / 7 30 78 - 0
Fax 0 43 51 / 4 25 24
e-mail: info@fritzgey.de



aut.jubt
Inh. Klameth

Rendsburger Straße 116 · 24340 Eckernförde
Tel. 0 43 51- 4 10 33 · Fax 0 43 51- 4 57 56
E-mail auto-jubt@t-online.de
Internet www.auto-jubt.de



PEUGEOT



Restaurant im Segelclub

· Herrlicher Ostseeblick
· Sonnenterrasse
· Küche aus Land und Meer

Angelika u. Ulrich Lenßen

Am Ort 2 · 24340 Eckernförde · Telefon: (0 43 51) 8 11 12
Fax: (0 43 51) 8 74 49 · www.segelclub-eckernfoerde.de



Stadtbäckerei
Stadtcafé Makoben

Machen Sie während
Ihres Einkaufsbummels
eine kleine Pause
im Stadtcafé am Ochsenkopf.
Wir verwöhnen Sie
mit Kaffee, Torte und Kuchengebäck.

Stadt
Bäckerei



Eckernförde

Langebrückstr. 8
Kieler Straße 28
Donstag 25
und in den
Markant-Märkten
Reeperbahn u. Oslandstraße

HILLERS

mode & frisuren

Kieler Straße 84 / 86 24340 Eckernförde Telefon: 0 43 51 / 50 07

Gute Marken sind unsere Stärke

CASA MODA

CAMEL
ACTIVE

BRAX
FEEL GOOD

MOHR
Mode und mehr...

Eckernförde

LIENAU

Die Nr. 1
für feine
Lederwaren
in Eckernförde

Top-Aktuell 2006

Vergleichen Sie die Preise,
es lohnt sich!
Lederhaus Lienau

Frau-Clara-Straße 12
Eckernförde, Tel. 0 43 51 / 23 55

Mo.-Fr. 9-18 und Sa. 9-14 Uhr
1. Sa. im Monat 9-16 Uhr, Fischmarkt So. 11-16 Uhr

Die Nr. 1
für feine
Lederwaren
in Eckernförde

LIENAU



Mercedes-Benz

Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG
Autorisierter Mercedes-Benz Verkauf und Service
Rendsburger Str. 54-56 · 24340 Eckernförde · Tel: 0 43 51/73 73-0 · www.nord-ostsee-automobile.de

Der Kaffee mit Kultur
arko



Heike Lööck
Kieler Straße 42
24340 Eckernförde
Tel. 0 43 51 - 21 58



Täglich geöffnet - 17.00-0.30 Uhr
So. + Feiertag auch - 12.00-14.30 Uhr

Schiffbrücke 7 · 24340 Eckernförde
Telefon 0 43 51 / 61 22

StadtHallen-Restaurant

Feiern und genießen mit Meeresblick - Öffnungszeiten: täglich ab 11.00 Uhr
Kegelbahntermine frei - Familie Kroll und Team

Am Exer 1, Eckernförde, Telefon 0 43 51- 32 32 oder - 88 00 65



**MOLL
BRAMHOFF**
SEHZENTRUM ECKERNFÖRDE

Kieler Straße 75
24340 Eckernförde
Tel. 04351 - 58 00
Fax 04351 - 53 84
www.optik-moll.de
info@optik-moll.de

...unübertroffen in Optik
und Bedienkomfort!

Die neue Generation!

Professionelle Marine-Ferngläser vom Weltmarktführer.

Commander_{XP} 7x50

Skipper 7x50

Skipper 7x30



Skipper 7x50

Die Fernglas-Spezialisten
STEINER
GERMANY



„Halbierte Sparerfreibeträge?
Dann gehe ich auf neuen Kurs –
mit Hilfe meiner Bank.“

Frank Brand, Diplomingenieur,
eines unserer Mitglieder

Sparerfreibetrag

Es ist beschlossene Sache: Ab 2007 werden die Sparerfreibeträge fast halbiert. Deshalb sollten Sie jetzt mit uns über Ihre Geldanlage sprechen. Über mögliche Umschichtungen oder andere Maßnahmen, die Ihnen bei der Sicherung Ihres Vermögens helfen.

Eckernförder Bank eG
Volksbank-Raiffeisenbank
www.eckernfoerder-bank.de



SWE - Ein gutes Stück Eckernförde

Die Stadtwerke Eckernförde haben diesen Informationskiosk den Borbyer Bürgern in Erinnerung an die Zeit gewidmet, als mondänes Badeleben vorwiegend auf Borbyer Seite stattfand. Der Kiosk gehörte bis weit in die zweite Hälfte des letzten Jahrhunderts zum festen Bestand des Ortsbildes am Borbyer Ufer. Im Frühjahr 2006 haben die Stadtwerke Eckernförde den Kiosk nach der Abbildung einer Postkarte für Eckernförde und seine Gäste nachbauen lassen.



www.stadthafen-eckernfoerde.de

Das Fachgeschäft in Eckernförde

für
Herren-Hüte
Damen-Hüte
Mützen · Schals
Handschuhe

Koyus
Schirme
Handstöcke

Kieler Straße 9
Telefon 0 43 51 / 21 51







Fischdelikatessen der Spitzenqualität

Genussvoller Fisch-Imbiss

Frische Lachs-, Krabben-, Matjes-Brötchen
Räucherfisch · Räucherlachs · Matjesfilets
Marinaden · Fisch-Spezialitäten

Meergold - Rehbehn & Kruse GmbH · Jungfernstieg 19 · D-24340 Eckernförde/Ostsee
 Fon 04351 2814 · Fax 04351 2488 · www.meergold.de · b.kruse@meergold.de



Sparkassen-Finanzgruppe

**Mit uns im Boot
sind Sie um eine
Wellenlänge voraus.**

 **Sparkasse
Eckernförde**

Leinen los, den Wind und die Strömung geschickt nutzen... Das bringt den Segler auf Erfolgskurs. Damit aber auch Sie Ihre finanziellen Ziele schnell erreichen, nehmen Sie am besten uns mit ins Boot. Was Sie dann auch ansteuern: Mit uns sind Sie gleich eine Wellenlänge voraus.
Wenn's um Geld geht – Sparkasse.

Baven · Wohnen · Leben

SIEMSEN



www.siemsen.de